

Le remembrement comme vecteur d'une idée urbaine

Reconstruire une ville après la Seconde Guerre mondiale

Land Consolidation as Vector of an Urban Idea: Rebuilding a City after World War II

Virginie Chabrol



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/histoiremesure/3975>

DOI : 10.4000/histoiremesure.3975

ISSN : 1957-7745

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 15 juillet 2010

Pagination : 165-196

ISBN : 978-2-7132-2258-0

ISSN : 0982-1783

Référence électronique

Virginie Chabrol, « Le remembrement comme vecteur d'une idée urbaine », *Histoire & mesure* [En ligne], XXV-1 | 2010, mis en ligne le 15 juillet 2010, consulté le 31 juillet 2020. URL : <http://journals.openedition.org/histoiremesure/3975> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3975>

Virginie CHABROL*

Le remembrement comme vecteur d'une idée urbaine. Reconstruire une ville après la Seconde Guerre mondiale

Résumé. Cet article vise à montrer que lors de la *Reconstruction* immobilière de 1940-1945, le remembrement n'a pas été qu'un simple système de péréquation destiné à restituer aux sinistrés un bien équivalent à ce qui avait été détruit. En calquant sur la ville un diagramme (les Zones d'Égale Valeur), les reconstruteurs la dématérialisaient de façon paroxysmique. L'exemple d'Yvetot montre que cette dématérialisation leur a permis de recréer des villes en adéquation avec les théories développées depuis le XIX^e siècle par l'urbanisme. Il illustre également la manière dont une ville put être alors réinterprétée et rationalisée au regard de ces théories.

Abstract. Land Consolidation as Vector of an Urban Idea: Rebuilding a City after World War II

The aim of this article is to show that land consolidation has not, during post-World War II RECONSTRUCTION, simply been a process of plot reallocation used to return to each land-owner the equivalent of the property he has lost. Applying a diagram on the town (Equal Value Zone), actors of reconstruction dematerialized it in a paroxysmal way. The example of Yvetot shows that this dematerialization allows those who reconstruct to recreate towns in adequacy with urbanism theories developed since the nineteenth century. Moreover, it illustrates how a town could have been reinterpreted and rationalized towards these theories.

* E-mail : virginiechabrol@voila.fr

Les mécanismes de la *Reconstruction* immobilière sont bien connus en France depuis la thèse de Danièle Voldman publiée en 1997¹. Suite à cette étude, se sont succédées des monographies de grandes villes et de villes dont la reconstruction a été moins polémique ou emblématique. Yvetot est de celles-ci. Cette étude repose sur des archives laissées par l'Association syndicale de remembrement d'Yvetot, conservées aux Archives Départementales de Seine-Maritime (dorénavant AD76). Recelant des plans, mais également des documents fonciers – et notamment les tableaux de dommages de guerre précautionneusement remplis –, elles permettent au chercheur de visualiser la ville depuis ses masses générales jusqu'aux parcelles détruites et refondues, leur métamorphose, leur migration...

Au cœur de la *Reconstruction*, des questionnements incessants s'expriment sur le fonctionnement, la beauté des villes et la possibilité de transformer, « enfin », les zones sinistrées. À travers cet article, nous étudierons les problématiques liées à la reconstruction d'un tissu urbain suite à des destructions massives sous l'angle suivant : comment le remembrement, outil de péréquation destiné à restituer à chaque sinistré un bien foncier équivalent à celui perdu, a-t-il permis aux reconstruteurs de recréer des villes à l'image des préceptes de l'urbanisme ? Pour cela, si le remembrement est souvent évoqué sans être réellement étudié, nous reviendrons dans une première partie sur l'histoire et le fonctionnement de ce procédé qui s'est imposé de façon inédite aux reconstruteurs. Dans un second temps, nous nous en éloignerons pour nous focaliser sur les mutations morphologiques du centre-ville d'Yvetot, tout en gardant en mémoire que c'est en raison de la dématérialisation des biens fonciers que ces transformations furent envisageables. Enfin, nous nous pencherons sur l'impact du remembrement quant à la réalité physique des parcelles sinistrées.

1. Le remembrement

Le remembrement se définit comme « la recomposition planifiée du parcellaire à l'intérieur d'un périmètre, par effacement des limites séparatives anciennes et détermination des parcelles au dessin nouveau² ». Ce procédé, s'il a été systématisé suite aux destructions occasionnées par le second conflit mondial, procède d'une longue mise en place.

1. VOLDMAN, D., 1997.

2. GAUTHIEZ, B., 2003, p. 298-299.

La maturation d'un procédé d'optimisation du parcellaire

Si le fait précède souvent la Loi, l'apparition d'un procédé dans la législation permet d'en appréhender l'émergence dans le discours public – révélatrice d'une prise « d'importance » certaine – puis l'évolution, le cheminement des modes d'application et d'intervention.

Ce procédé apparaît sous la forme d'échanges de parcelles agricoles au XIX^e siècle. Dès la loi du 16 juin 1824, émerge l'idée d'échanger librement des terrains entre particuliers dans l'optique de réduire le dispersement des parcelles d'une même exploitation agricole et d'améliorer ainsi la production agricole³. Abrogée du fait des excès qu'elle engendre alors, cette loi est néanmoins la première issue d'une réflexion menée par le législateur sur la redistribution du parcellaire en zone rurale, législateur qui statuera à plusieurs reprises durant la seconde moitié du XIX^e siècle sur les cas d'échanges de parcelles individuels et libres. L'étape suivante ne pouvait qu'être l'organisation d'échanges collectifs. Elle est franchie le 27 novembre 1918 avec le vote de la loi dite « Chauveau ». Ce texte, à la faveur d'expériences ponctuelles de remembrements ruraux groupés, réalisés notamment dans la région de Nancy, élargit les remaniements parcellaires aux « opérations d'améliorations agricoles » dont les associations syndicales de propriétaires, récemment autorisées par la loi, peuvent avoir la charge.

Ce n'est que plus tardivement que le remembrement urbain apparaît dans la législation française. En métropole, il faudra d'ailleurs attendre la Seconde Guerre mondiale et les textes relatifs à la reconstruction immobilière pour le voir défini et codifié, puisque la loi Chauveau ne concernait que les propriétés non bâties. Entre cette dernière et les textes des années 1940, il est aisé d'imaginer une simple évolution dans le temps, une transposition de l'idée de remembrement comme cela avait été fait dans le cas de parcelles agricoles. Il semble, en revanche, que les deux situations aient évolué de façon parallèle dans la mesure où des opérations de remembrement urbain sont connues dès la fin du XIX^e siècle⁴. L'émergence du remembrement en milieu urbain est liée à celle de l'urbanisme et aux préoccupations croissantes relatives au fonctionnement des villes⁵. Elle est également tributaire

3. REY, A. A., PIDOUX, J. & Barde, C., 1928, p. 226.

4. La ville de Colombes (actuelle Région parisienne) notamment en 1892.

5. Dès la fin du XIX^e siècle, en lien avec les théories hygiénistes, les théories d'organisation globale des villes se font jour. Les débats du début du XX^e siècle, qui aboutiront au vote de la loi Cornudet en 1919, abordaient déjà les questions de rationalisation de la ville, de modification de la voirie et de zonage. Ce que Vichy apportera, c'est une autorité forte, à même d'imposer des préceptes développés dans les décennies précédant la guerre (pour les questions liées aux théories de l'urbanisme en France, l'on pourra consulter notamment

de conditions particulières – illustrées par les guerres – de (re)création de villes : il est en effet plus aisé d’agir sur une parcelle non bâtie que sur une surface construite. Cette difficulté explique notamment que le remembrement urbain ait mis plus de temps à émerger et à se développer que son parent rural, du moins en métropole.

Une première loi est en effet adoptée en 1917 au Maroc, alors sous Protectorat français. Le dahir du 10 novembre légalise la création d’associations syndicales de propriétaires et réglemente le remembrement urbain. Ce dahir s’appuie ici encore sur une expérience ponctuelle passée, puisqu’il est fortement inspiré des prescriptions faites par Guillaume de Tarde en 1916 pour Casablanca, qui s’inspirait lui-même d’exemples étrangers, notamment suisses ou allemands⁶. Guillaume de Tarde avait prescrit un remembrement qui s’organiserait de la manière suivante :

« Dans un périmètre déterminé, les propriétaires sont invités à se grouper en associations syndicales, dans le but de réaliser les dispositions du plan d’aménagement compris dans le périmètre ; si la majorité est consentante, l’association est formée ; aussitôt, une Commission syndicale élue par les intéressés procède à un travail de redistribution des terrains syndiqués qui consiste en quelque sorte à les mettre en commun et à les replacer le long des voies prévues, après déduction des superficies cédées à la voirie. Ainsi, chacun cède à l’État une part à peu près proportionnellement égale et, de plus, l’opération faite, les voies se trouvent bordées de parcelles immédiatement propres à la construction⁷ ».

Les colonies⁸ constituaient de véritables laboratoires d’expérimentation en urbanisme. Contrairement à la France métropolitaine, où la situation était gelée, elles offraient la possibilité de mettre en œuvre ce qui, sur le continent, restait à l’état de projet. Il n’est donc pas étonnant que le Maroc ait été le premier – et longtemps le seul – territoire attaché à la France à posséder une législation propre sur le sujet, d’autant plus que le Maréchal Lyautey, Résident Général, s’intéressait de près aux questions d’urbanisme. Le remembrement

J.-P., GAUDIN, 1985 ou V. CLAUDE, 1992). D’ailleurs, pour les villes sinistrées qui avaient fait l’objet de *Plans d’Aménagement, d’Extension et d’Embellissement* tels que les instituait la loi Cornudet, ce sont ces plans qui servirent de base au Plan de Reconstruction et d’Aménagement dès 1940 (VOLDMAN, D., 1997, p. 283).

6. L’exemple de l’Allemagne est régulièrement cité par les théoriciens du début du siècle. L’on peut noter à ce titre Edmond Joyant ou Georges Bechmann. Tous deux, en rapport avec les problèmes d’aménagement et de composition des villes liés à l’importance de la propriété privée et aux lois sur l’expropriation – restrictives – en France, érigent l’Allemagne en modèle quant aux questions de remembrement urbain. Ces questions sont développées dans J.-P. GAUDIN, 1985, p. 109-118.

7. Guillaume DE TARDE (1916), cité dans H. VACHER, 2005, p. 30-31.

8. Le mot « colonie » est ici employé au sens large et englobe le Maroc même si le statut de ce pays était juridiquement différent.

a été utilisé dans le cadre de plans d'aménagements. Il est important de noter – il n'en sera pas de même après 1940 – que si le lien avec les préceptes de l'urbanisme est déjà fortement palpable, la dimension physique de la parcelle demeurait alors primordiale puisque chaque nouvelle parcelle devait « se rapprocher le plus possible de l'ancienne, redressée et apte à la construction, accessible, c'est-à-dire en façade sur une des voies créées⁹ ».

Vers une dématérialisation des propriétés

Les dommages causés par la Première Guerre mondiale ont amené certaines villes à utiliser le remembrement dans le processus de reconstruction. Mais ces opérations, restées à la seule initiative des communes, se sont réalisées à la faveur du détournement de la loi du 4 mars 1919 relative à la reconstruction foncière dans les régions dévastées qui facilitait alors le remembrement rural (donc sur parcelles non construites) dans les zones sinistrées. En effet, les parcelles sur lesquelles les bâtiments avaient été détruits n'étaient-elles pas assimilables à des terrains nus ?

Dès 1940, dans un contexte d'autoritarisme d'État, le gouvernement de Vichy allait plus loin : non seulement il légiférait sur le remembrement urbain, mais il créait aussi pour la première fois un appareil étatique dont le rôle était d'assurer l'organisation et la conduite de la reconstruction des villes sinistrées : le Commissariat à la Reconstruction Immobilière (CRI). Par les lois du 11 octobre 1940 et du 12 juillet 1941, l'État français imposait le remembrement comme fondement de la renaissance des villes sinistrées. Ces lois obligeaient les propriétaires sinistrés à se grouper en associations syndicales pour le remembrement et/ou la reconstruction (ASR) lorsque leurs biens se trouvaient dans le périmètre délimité par le CRI. Les associations syndicales, qui avaient été jusque là des organismes de défense des propriétaires, devenaient pour Vichy des « commodités administratives »¹⁰.

Après la Libération, par la loi du 16 mai 1946, le Gouvernement Provisoire de la République française (GPRF) ne modifiera que peu de choses relatives à l'administration et au fonctionnement des ASR. La constitution du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) en 1944¹¹ validera d'ailleurs les choix faits par l'État français dans ce domaine. Les arrêtés du 10 novembre 1941 puis du 11 octobre 1946 fixaient les règles du remembrement. Si le second abrogeait le premier, il en reprenait les principes.

9. LASSALLE, J., 1921, p. 524.

10. VOLDMAN, D., 1997, p. 188.

11. Décret du 16 novembre 1944.

La première étape, après avoir constitué l'ASR, consistait à rechercher des informations concernant les différents terrains transférés à l'Asr. Le directeur – puis le commissaire au remembrement – avait la charge de trouver « l'origine des terrains, nature, étendue des droits et des charges diverses, contenance des parcelles soumises au remembrement »¹². Les terrains étaient ensuite classés et évalués afin de pouvoir en donner une équivalence monétaire définie en tant que dommages de guerre, ce en quoi l'État français rompait définitivement avec l'idée d'un remembrement basé sur la surface des parcelles. À partir de 1940, et durant toute la reconstruction, ce ne serait plus un bien matériel mais une valeur monétaire qui serait l'objet de l'échange. Traduites dans leur valeur vénale à la date du 1^{er} septembre 1939 – à l'entrée en guerre –, les parcelles nouvelles n'étaient pas uniquement des répliques « redressées » des anciennes. Débarrassés des questions de contenance, libérés des limites de propriété antérieures, les reconstruteurs pouvaient donc se concentrer sur le dessin nouveau de la ville, sur le tracé du parcellaire et sur la création d'immeubles, le tout en conformité avec les exigences actuelles de l'urbanisme.

Les Zones d'Égale Valeur

La méthode de classement alors utilisée pour transformer les biens fonciers en dommages de guerre est celle dite des « Zones d'Égale Valeur » (ZEV) ; cette méthode s'inspirait des principes anciens d'organisation des villes fondés sur le découpage de parcelles présentant peu de déploiement de façade sur rue mais s'enfonçant profondément dans les îlots. Dans un premier temps, différentes zones étaient définies dans le périmètre à remembrer. À l'intérieur de chacune d'entre elles, les terrains nus avaient une même valeur au mètre carré. Ces zones étaient définies selon l'importance attribuée aux différentes rues du périmètre, en fonction notamment de leur situation, des activités représentées ou de leur fréquentation... La zone 1 – de « principale valeur » – était celle à l'intérieur de laquelle le prix des terrains était le plus élevé.

Pour déterminer le prix au mètre carré, chaque zone se voyait attribuer un « coefficient d'appréciation » qui permettait de calculer, une fois la valeur de la zone 1 fixée, celles des autres zones. À Yvetot, neuf zones ont ainsi été définies. La zone 1, située là où se trouvait la fonction commerciale de la ville (comme cela a souvent été le cas dans les villes reconstruites), avait un coefficient d'appréciation de 20 et les terrains s'y trouvaient un prix de 100 francs 1939 au mètre carré. La deuxième zone avait un coefficient

12. Arrêté du 10 novembre 1941, article 41.

d'appréciation de 7, la valeur des terrains au mètre carré y étant donc de $7 \times 100/20 = 35$ francs 1939.

Cette valeur au mètre carré n'était en réalité pas applicable à la surface entière des parcelles, puisqu'un second découpage était ensuite réalisé au sein même de chaque zone. Les propriétés étaient divisées en bandes parallèles à la rue et de profondeur constante, qui, à Yvetot, atteignait 20 mètres. Ces bandes « [marquaient] différents degrés de diminution de la valeur¹³ » des terrains. La pleine valeur d'une parcelle – 100 % de la valeur attribuée à la zone – n'était conservée que dans la bande qui correspondait à l'utilisation sur rue du terrain, à la suite de quoi sa valeur se réduisait proportionnellement à l'éloignement de la rue. Ce principe était adapté au cas par cas : à Yvetot, les reconSTRUCTEURS adoptèrent « les rapports 1/3, 1/4, 1/5 pour déterminer par rapport à la valeur de la première bande celles des troisième, quatrième et cinquième bandes¹⁴ ».

En dernier lieu, toute parcelle pouvait se voir attribuer des plus ou moins-values résultant de « conditions particulières d'utilisation »¹⁵. La valeur de chaque propriété sinistrée était finalement réévaluée au regard des fluctuations du franc, définie en tant que créance de guerre et portée au crédit d'un compte ouvert par l'ASR au nom de chaque sinistré associé. Le système des ZEV était établi sur les anciens et nouveaux plans du périmètre de reconstruction ; les critères déterminant la valeur attribuée aux terrains restaient les mêmes. Les ZEV mettaient donc en exergue différents secteurs selon leurs fonctionnalités. Vues à travers le prisme du zonage, les villes devenaient ainsi des diagrammes selon lesquels les propriétés étaient évaluées. Les parcelles dématérialisées pouvaient alors faire l'objet d'une refonte.

2. La nouvelle morphologie d'Yvetot

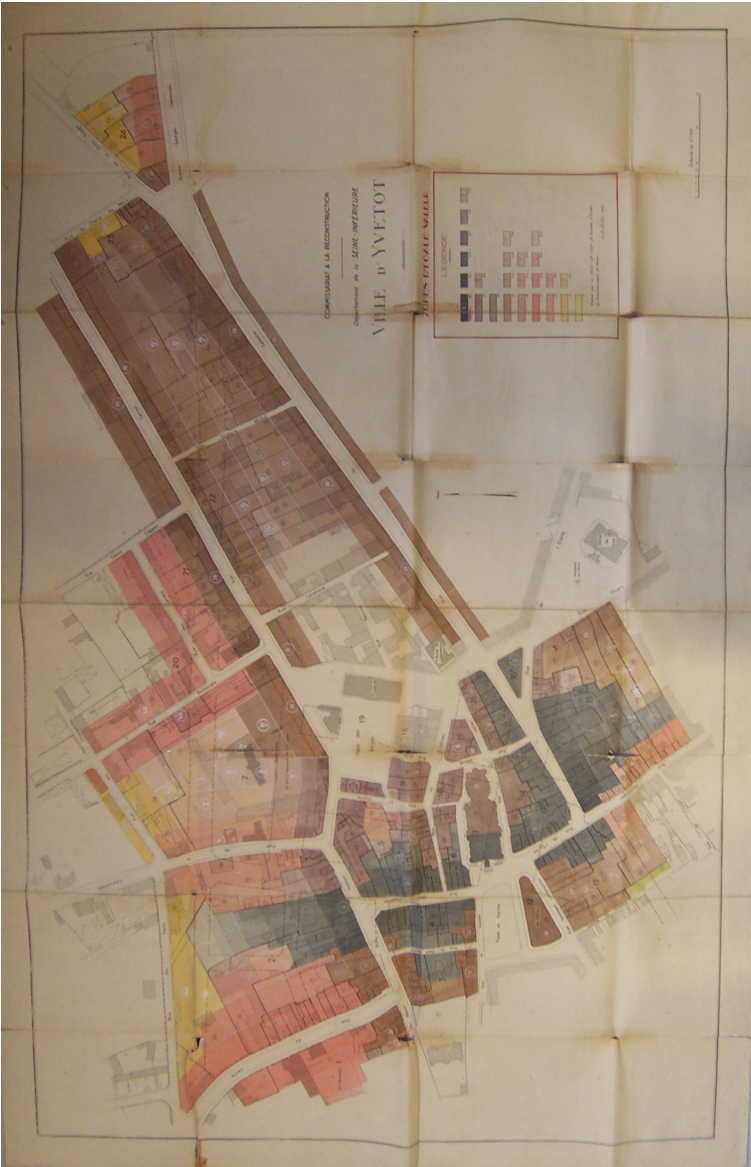
À l'aube de la Seconde Guerre mondiale, Yvetot comptait 7 000 âmes. Si cette petite ville de Normandie s'est attirée les foudres de l'armée allemande, c'est parce qu'elle constituait un véritable nœud routier et était située sur le chemin de repli des troupes alliées fuyant vers Le Havre. Dès juin 1940, en quelques jours seulement, la ville fut bombardée, prise par les blindés allemands et incendiée. Un peu plus de dix hectares furent dévastés, soit

13. AD76, 229W 313, ZEV, *Rapport technique*, « Note sur l'établissement des ZEV » datée du 23.07.1945.

14. *Id.*

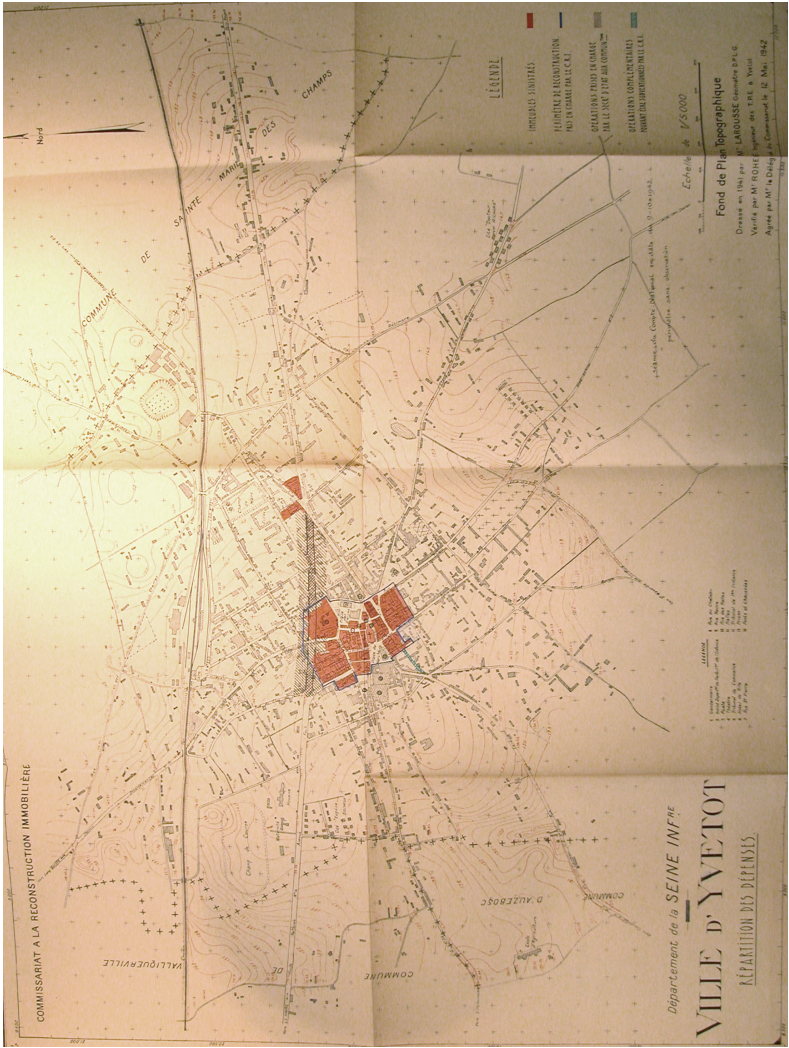
15. *Id.*

Figure 1. Plan parcellaire état ancien



Source. Zev. A.D.76, 229W 313. En noir (et camaieu de gris) : Zone I. En marron (camaieu) : Zone II.

Figure 2. Yvetot et la zone sinistrée du centre ville



Source. AMY. Dossier reconstruction. En rouge, centre-ville sinistré d'Yvetot.

28 % de la ville. Parce que les Allemands avaient touché le cœur d'Yvetot, ce sont 326 maisons qui furent entièrement ou partiellement détruites¹⁶.

Tableau 1. *Évolution de la population d'Yvetot de 1906 à 1962*

<i>Année</i>	<i>1906</i>	<i>1926</i>	<i>1936</i>	<i>1946</i>	<i>1962</i>
Nombre d'habitants	7 133	7 134	7 214	6 804	7 932

Source. INSEE/ Archives Municipale d'Yvetot (dorénavant, AMY).
Dossier reconstruction – PRA Roger Millet.

L'ancien centre-ville d'Yvetot

La ville d'Yvetot, telle qu'elle existait à l'orée de la Seconde Guerre mondiale n'était, en grande partie, pas antérieure au ^{xvii}e siècle. Si la conformation des îlots et des parcelles était née de l'occupation médiévale des sols, deux incendies survenus en 1679 et 1688, ainsi que les bouleversements constructifs du ^{xix}e siècle, avaient largement modifié le visage des lieux. Les rues avaient été redressées et élargies suite aux incendies de façon à ralentir la progression des flammes en cas de sinistre. La section de la route nationale 14 joignant Paris au Havre et traversant Yvetot avait été tracée en 1779. Son parcours originel suivait la logique même de la Traverse royale, dont la RN était à son origine une représentante. Elle faisait donc entrer dans la ville la circulation extérieure. Mais avec l'évolution des transports, cette route était devenue une déchirure dans le cœur de la ville. Avec l'accroissement prévu de l'automobile, elle constituerait une entrave à la vie du centre ; très vite, les rues qu'elle empruntait étant parfois peu larges et anguleuses, elle ne conviendrait plus au mode de transport dominant.

La surface des îlots était variable. À l'instar de nombre de villes, ceux-ci s'étendaient sur d'importantes superficies en périphérie (parfois sur plus d'un hectare) ; à l'inverse, le centre-ville était très morcelé (moins de 1 500 m² en moyenne sur la partie concernée par l'étude). Le parcellaire, fortement découpé et lui aussi très irrégulier, allait de pair avec la disparité des îlots. Les parcelles étaient de forme et de superficie très variables. Les grands îlots du nord du périmètre concerné par les destructions accueillaient naturellement les parcelles les plus grandes. Celles-ci pouvaient atteindre plusieurs milliers de mètres carrés, voire plus d'un hectare pour la plus importante.

16. DUPARC, P., 2000. p. 9.

L'accroissement de la population, amorcé dès le milieu du XVIII^e siècle et prolongé jusqu'au milieu du XIX^e siècle, avait engendré une très forte densification des îlots, ayant pour conséquence l'accroissement du bâti au sein même des parcelles souvent occupées, pour les plus importantes, par de multiples immeubles organisés autour de courettes, qui parfois tendaient à ne devenir que des espaces de dessertes, tant leurs dimensions étaient faibles.

Figure 3. Vues avant les destructions

Rue des Victoires



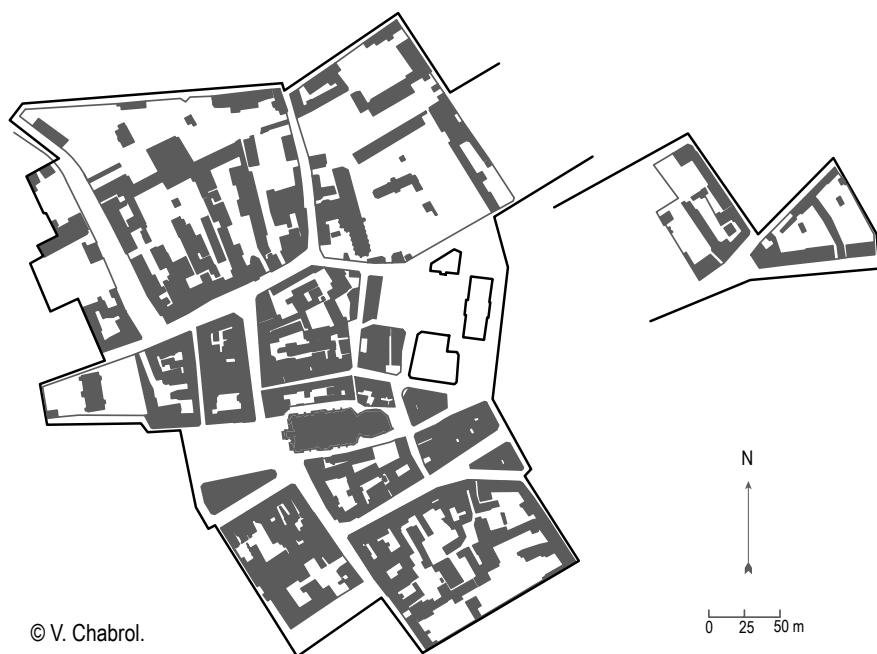
Source. AD76, 2Fi Yvetot 27.

Place de l'église



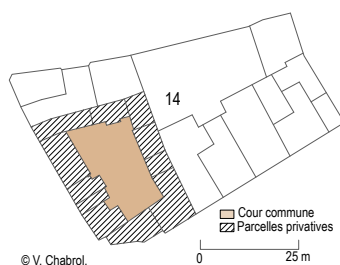
Source. AD76, 2Fi Yvetot 58.

Figure 4. *Implantation du bâti dans le centre-ville d'Yvetot avant destructions*



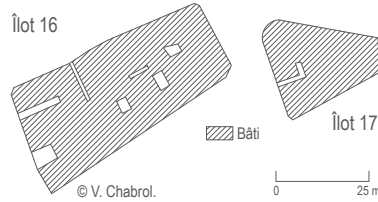
Nombre de parcelles étaient enclavées. Néanmoins ces dernières, de petite taille et intégralement bâties, étaient majoritairement des annexes provenant d'une propriété dont la parcelle principale longeait une rue. Ces différentes parcelles d'une même propriété s'organisaient autour de cours, celles-ci étant elles-mêmes communes à plusieurs propriétaires. Ces espaces libres communs étaient multiples dans les îlots. L'exemple suivant d'une cour située dans l'ancien îlot 14 montre comment les parcelles privatives, dont six propriétaires possédaient en commun la cour centrale, ceinturaient cette dernière.

Figure 5. *Ancien îlot 14. Exemple de cour commune*



Toutefois, dans certains îlots – particulièrement dans les petits îlots centraux – la densité pouvait être telle que ceux-ci étaient presque totalement bâtis. Les cours, privatives ou communes, ne devenaient alors que de faibles puits de lumière, comme le montrent les exemples suivants des anciens îlots 16 et 17.

Figure 6. *Espaces bâtis sur les anciens îlots 16 et 17*



La simplification des tracés

Dès 1940, un architecte fut nommé afin de redessiner le centre-ville. Remplacé à plusieurs reprises, l'homme qui reconstruisit la ville fut finalement Henri Bahrmann, qui arriva tardivement dans le processus de renaissance de la ville et n'apporta que quelques modifications aux plans de son prédécesseur, Roger Millet¹⁷. Les deux plans suivants représentent le périmètre de remembrement (îlots et surfaces bâties) avant destruction et après reconstruction. Notons de prime abord la simplification des tracés et l'homogénéisation du dessin de la ville. Sur le nouveau plan du centre, l'îlot reste l'unité d'aménagement et d'organisation de la ville. Néanmoins, si l'ancien centre était caractérisé par une grande hétérogénéité formelle et dimensionnelle, les nouveaux îlots présentent moins de disparités. Le centre-ville est beaucoup moins désordonné qu'anciennement. Toutefois, une géométrie stricte n'a pas été plaquée sur ce centre et les nouveaux îlots conservent ce qui pourrait être considéré comme des « anomalies » nées en réalité d'une volonté des reconstruteurs. Ces nouveaux îlots se côtoient de façon plus structurée, aidés en cela par le nouveau tracé des rues dont il sera question postérieurement.

Les principales modifications apportées concernent les superficies : les extrêmes ont disparu, les surfaces des différents îlots ont été équilibrées. Avant les destructions, sept îlots n'atteignaient pas 1 000 m² ; après reconfiguration du centre, il n'y en a plus qu'un (l'îlot 18), qui, non sinistré, n'a pas fait l'objet d'un réaménagement. De fait, aucun îlot créé n'a une surface inférieure à 2 000 m². La majorité de ces îlots centraux possède une superficie comprise entre 2 000 m² et 3 000 m², à l'exception de l'îlot 12 légèrement

17. Millet remplaçait lui-même Jacques Gréber, urbaniste reconnu de l'époque. On ne sait pas quand Bahrmann a été nommé à Yvetot, mais son nom n'apparaît pas avant la Libération. Il n'intervient pas qu'à Yvetot, puisqu'il succède à Gréber à Rouen (PUSATERI, P., 1979). Il a essentiellement œuvré en tant qu'inspecteur général de l'Urbanisme en Normandie (SAUNIER, F., 2003, p. 54).

Figure 7. *Ancien parcellaire et noms des rues*

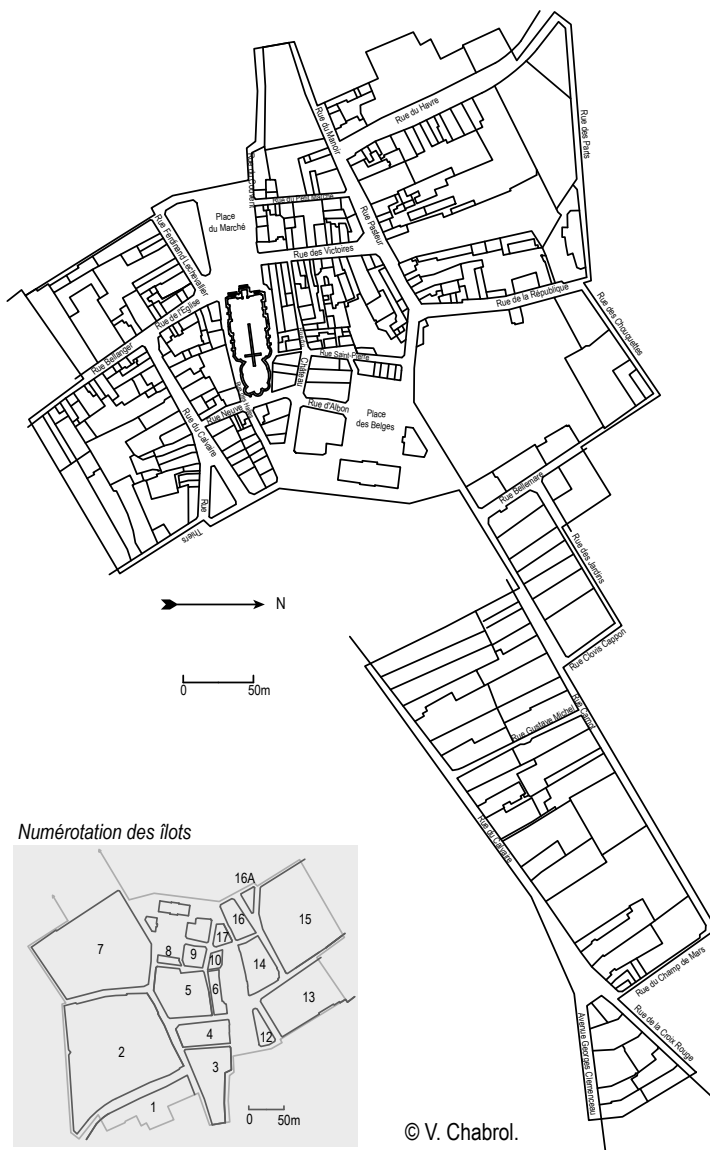
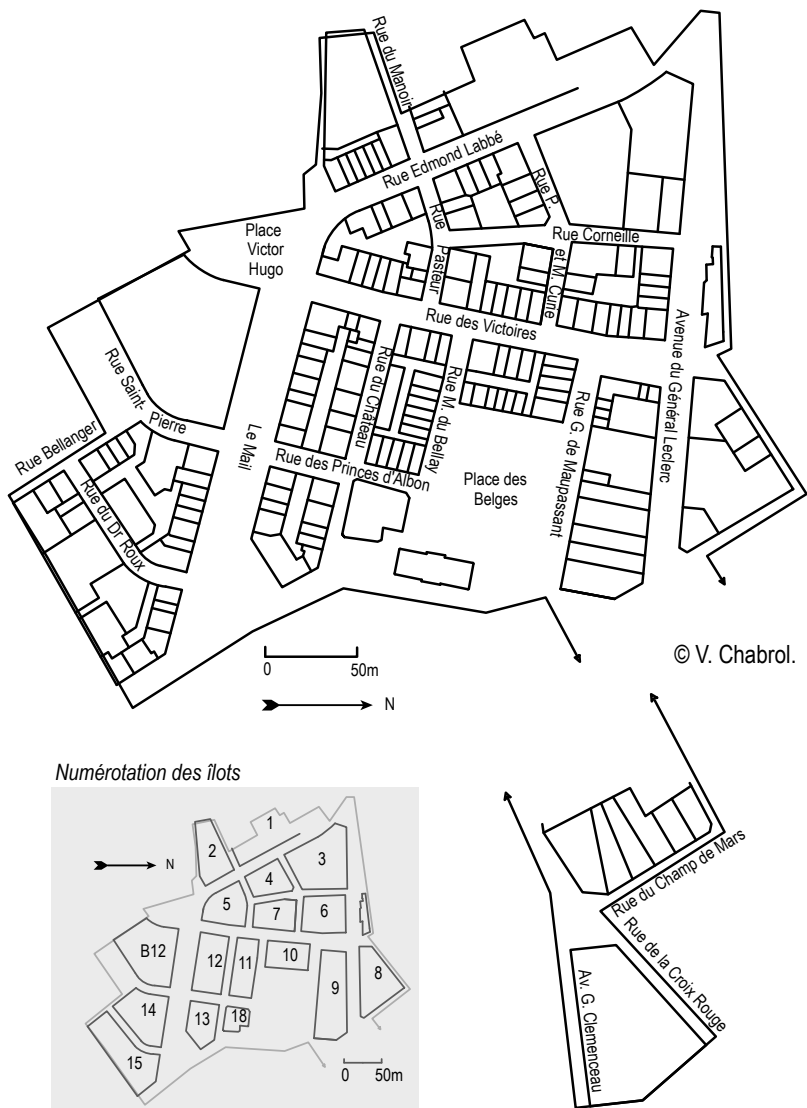


Figure 8. Nouveau parcellaire et noms des rues



plus grand, très légèrement supérieur à 3 000 m². Le nouveau plan ne comporte plus d'îlots de plus d'un hectare tels qu'ils existaient au nord du périmètre sur l'ancien plan.

Figure 9. *Plans ancien et nouveau.*
Localisation des îlots aux tailles extrêmes

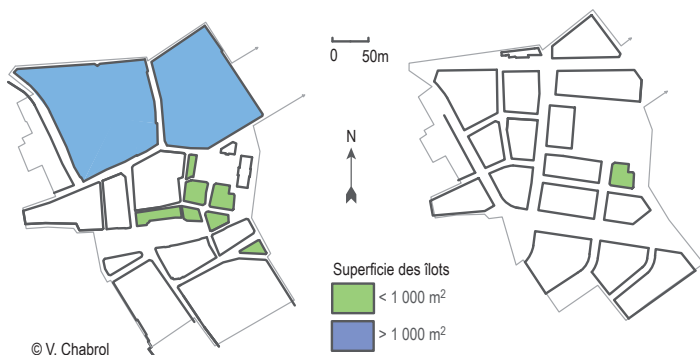
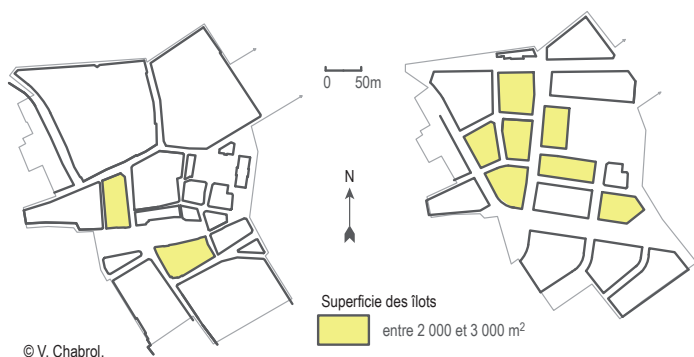
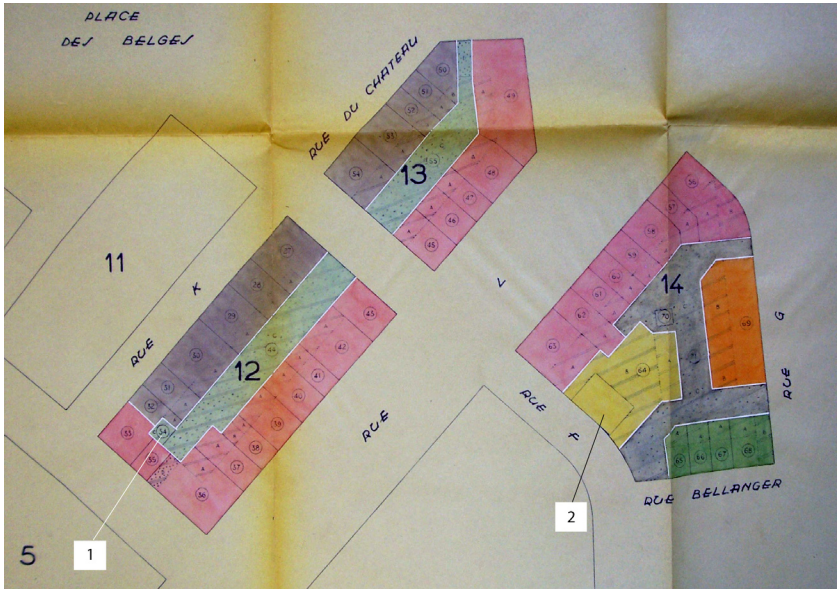


Figure 10. *Plans ancien et nouveau.*
Localisation des îlots de taille comprise en 2 000 et 3 000 m²



L'ancien parcellaire était caractérisé par son irrégularité et son désordre. Les parcelles, de formes et de tailles multiples, étaient, nous l'avons vu, parfois entièrement bâties. Sur ces nouveaux îlots, toutes les parcelles destinées à recevoir des immeubles ont été implantées de manière à ce que l'un de leur côté au moins longe une rue. Le nouveau plan présente une catégorie majoritaire d'îlots structurés de façon binaire : les parcelles privatives – ou attribuées en copropriété – sont distribuées en pourtour de l'îlot. De profondeur homogène, elles cernent plus ou moins complètement un espace central commun destiné à demeurer libre de toute construction. Cette organisation n'est pas sans rappeler l'ancien agencement du parcellaire du centre-ville. Ces espaces communs sont néanmoins, contrairement aux cours communes de l'ancien parcellaire, tous ouverts sur l'un au moins de leurs côtés.

Figure 11. Nouveaux îlots : parcellaire structuré de façon binaire



Source. AD76, 229W 318 : plan des ZEV après remembrement, détail.

Les parcelles nouvellement créées ont en commun la simplicité de leurs tracés et la géométrie de leurs formes. Par exemple, sur les vingt-deux propriétés de l'ancien îlot 5 qui ont été remembrées, seules cinq des nouvelles parcelles ne sont pas rectangulaires, ou très proches du rectangle. Les irrégularités, qui touchent les parcelles en intérieur d'îlot, peuvent être la résultante de l'introduction d'espaces libres communs à quelques propriétaires (1 sur la Figure 11) ou concerner des parcelles plus importantes (2 sur la Figure 11). Dans tous les cas, elles concernent des espaces non bâtis et n'ont d'incidence qu'en termes de surface et de valeur de parcelle.

La rationalisation du centre-ville

Les destructions d'Yvetot de 1940 ne furent pas aggravées par de nouveaux bombardements lors de la Libération. Pourtant, les travaux effectifs de reconstruction ne débutèrent pas avant 1944 et la clôture définitive des opérations de reconstruction fut signée en 1963 seulement. Les opérations de remembrement furent longues et lentes. Alors que l'État avait pris en charge la reconstruction, c'est la municipalité qui s'occupa du relogement provisoire des sinistrés : baraquements, réquisition des logements vacants, hébergement chez l'habitant...

Lorsque le centre sinistré d'Yvetot fut reconstruit, les commentaires locaux s'accordèrent autour de propos qu'illustrent ces écrits de Jehan le Povremoyne¹⁸ : « L'Église du XVIII^e mise à part, Yvetot n'a perdu dans cet écrasement de ses immeubles aucun monument historique qui vaille une réédification pierre à pierre. L'urbaniste a le champ libre. Il voit large du premier coup. Il ne tient pas compte absolu des anciennes voies. Elles n'ont pas non plus à être reconstituées. Au contraire, la circulation moderne exigera des chaussées dégagées et rectilignes au long desquelles monteront des immeubles confortables et solides »¹⁹. La vieille ville aura été définitivement balayée et effacée.

Figure 12. *Les travaux de reconstruction*



Source. AD76 1125W.

Aujourd'hui encore, ce centre se particularise au cœur de la ville et ne parvient pas à s'y fondre totalement²⁰. Les toitures de tuiles semblent stigmatiser ce centre alors que le reste de la ville est couvert d'ardoises.

Mais revenons sur les plans présentés précédemment²¹. Ce qui s'en dégage, au-delà des formes mêmes esquissées, c'est l'opposition totale entre ces deux plans, dont le second, fier représentant d'une ville réfléchie et saine, serait l'antithèse du premier, image de la ville délétère et anarchique : la ville héritée face à la ville dessinée. Les immeubles bâtis au-dessus n'atténuent en rien cette impression.

18. Jehan le Povremoyne, de son vrai nom Ernest Coquin (1903-1970), journaliste très actif de cette période, écrira après la guerre dans le journal *Paris Normandie* (né du *Journal de Rouen*) et deviendra « l'historiographe quasi officiel de la Haute Normandie » (SIBOUT, C.A., 2002, p. 22). On lui doit des ouvrages tels *La Normandie* (1960) ou *Pays de Caux* (1965).

19. LE POVREMOYNE, J., 1958, p. 20.

20. La reconstruction du centre-ville fut accompagnée de la création de lotissements en périphérie de ville pour lesquelles nous n'avons que peu de sources.

21. Figures 8 et 9.

Figure 13. *Vue aérienne d'Yvetot*



Source. Site Internet de la Mairie d'Yvetot

Figure 14. *Les immeubles reconstruits d'Yvetot*



©V. Chabrol, avril 2007.

Cette architecture de pierre de taille et de béton implantée en pourtour d'îlots module des espaces plus ou moins ouverts, montrés ou cachés : en haut, la rue des Victoires (îlot 11 à gauche et îlots 5 et 6 à droite), en bas à gauche la place des Belges (îlot 9), en bas à droite, intérieur de l'îlot 13.

De fait, la destruction des villes constituait pour les urbanistes l'occasion de pouvoir appliquer des préceptes qu'ils tentaient de faire jaillir de plans et de dessins de villes depuis la fin du XIX^e siècle mais qui, dans une grande majorité de cas, n'étaient restés qu'à l'état de projet. Ces théories de l'urbanisme, les autorités reconstructrices se les étaient appropriées et les avaient intégrées aux prescriptions élaborées pour la reconstruction et l'aménagement des villes sinistrées. Or l'ancienne organisation d'Yvetot, ses venelles, ses immeubles engoncés entre plusieurs mitoyens en cœur d'îlot, l'irrégularité de formes et la petitesse de certaines parcelles n'étaient pas conformes aux règles d'hygiène, de salubrité, de rationalité et de beauté que les pouvoirs publics appliqueront dès 1940, profitant des nombreux chantiers de villes à venir.



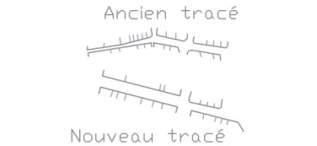
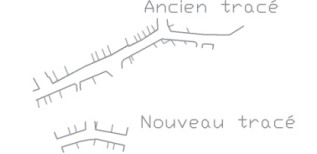
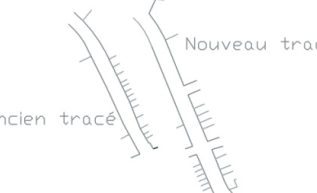
Ces grands thèmes sont effectivement ceux qui ont présidé à l'élaboration du nouvel Yvetot, qu'il s'agisse de la reconstruction de son centre sinistré ou de la requalification de la ville. Pourtant, le nouveau centre-ville prend appui sur l'ancien et la table rase n'est qu'apparente. L'étude des tracés des rues et des circulations le confirme en mettant en exergue une correction du tracé plutôt qu'une redéfinition. La surface tenue par les espaces libres a été accrue de manière importante : le projet prévoyait la création de 54 600 m² de surface de voirie – dont 10 800 m² consacrés à déviation de la route nationale qui constituait jusque là une écorchure dans le centre-ville d'Yvetot – pour remplacer les 20 932 m² estimés de surface de voies détruites²². De ce fait, il ne pouvait y avoir équivalence entre les voies anciennes et les voies nouvelles. Néanmoins, malgré l'impression qu'eurent les sinistrés d'un changement brutal de leur centre-ville, un grand nombre de rues fut conservé dans le nouveau plan et l'ancien tracé semble avoir été un élément prégnant dans la définition du nouveau réseau de voies.

Au nom qu'elles portent, analysons les voies selon qu'elles ont été conservées, qu'elles disparaissent ou qu'elles apparaissent sur le nouveau plan du centre-ville. Différents cas de figure transparaissent à l'analyse des rues conservées. Une majorité d'entre elles a été allongée : la rue des Victoires et la rue d'Albon – devenue rue des Princes d'Albon – ont plus que doublé en longueur, la rue du Havre, devenue rue E. Labbé, a été allongée de 25 %²³. Deux rues ont au contraire été raccourcies : si la rue du Château n'a perdu qu'un peu moins de 25 % de sa longueur, la plus grande perte fut subie par la rue Pasteur. Anciennement longue de plus de 200 m, elle

22. AMY, Dossier Reconstruction #1, Projet Sommaire d'Aménagement.

23. Si elle change de nom, les plans montrent clairement que le tracé est le même pour les $\frac{3}{4}$ de la rue.

Tableau 2. Données sur les rues conservées

Rue	Tracé	Ancienne Rue		Nouvelle rue	
		Longueur en m ²⁶	Largeur moyenne ²⁷	Longueur en m	Largeur moyenne en m
Des Victoires		71,40	9,50	190,00	14,30
(Des Princes) d'Albon		31,00	7,00	78,60	11,90
Du Château		135,70	4,80	104,80	7,90
Pasteur		207,00	9,50	66,70	9,50
Du Havre/E. Labbé		142,90	11,90	190,50	14,30

Note. La longueur des rues a été mesurée au milieu d celles-ci.
Largeur de la rue = largeur de la chaussée + largeur des trottoirs.

n’atteint que 70 m sur le nouveau plan, équivalent à une perte de presque 70 % de sa longueur initiale. Toutes ces rues, hormis la rue Pasteur, ont été élargies de plus de 50 % en moyenne – jusqu’à 70 % pour la rue des Princes d’Albon qui n’atteignait pas 2,50 m de large dans sa partie la plus étroite et tout juste 20 % pour la rue E. Labbé, rue la plus large de celles évoquées à l’origine et de ce fait ne nécessitant que peu de modifications pour devenir

« conforme » aux attentes. La rue Saint-Pierre apparaît dans les deux plans. Rue longeant l'église, elle a suivi le déplacement de cette dernière et, de ce fait, ne correspond plus réellement à la même rue, sinon dans sa signification. D'autres, plus périphériques, n'ont que peu ou pas été touchées.

Face à ces rues conservées, d'autres voies disparurent et apparurent. Les rues de la République – la seule rue du nord du périmètre à disparaître – du Petit Marché, Neuve, de l'Église, du Calvaire (dans sa partie Sud-Ouest)²⁴ et des Halles – partie centrale très morcelée de la zone sinistrée – ne furent pas conservées. En revanche, apparurent les rues P. M. Curie et Corneille, au Nord-Ouest, et le Mail ainsi que la rue du Docteur Roux, au sud de la zone sinistrée.

Figure 15. *Tracé des rues sur les ancien et nouveau plans.*
Comparaison de situations



Les transformations opérées sur le tracé des rues sont imputables à deux phénomènes : la redistribution des îlots et la simplification des circu-

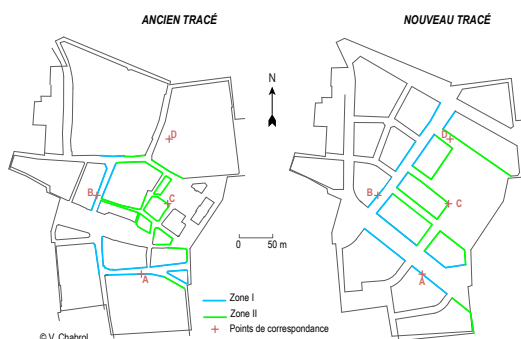
24. Partie de la rue incluse dans le périmètre de reconstruction.

lations. En effet, l'apparition de nouvelles voies au nord-ouest de la zone – rues Corneille et rue Pierre et Marie Curie – est due à l'éclatement de grands îlots qui s'y trouvaient. En revanche, la partie centrale, très morcelée, a vu des rues telles que la rue Neuve ou la rue des Halles disparaître de façon concomitante à la disparition des petits îlots qu'elles bordaient. En second lieu, nombre de rues, dont nous avons vu qu'elles avaient été allongées, ont rendu caduques certaines autres voies de même orientation générale ou, plus exactement, peuvent être considérées comme la résultante de la simplification des circulations et de la réunion en un seul axe de plusieurs anciennes rues. Ainsi, pour ne citer qu'elle, la rue des Victoires a non seulement été allongée au Nord mais aussi réorientée. Son nouveau tracé s'appuie non seulement sur l'ancienne rue des Victoires, mais aussi sur celui de l'ancienne rue de la République.

Ainsi, le nouveau tracé des rues a vu l'affirmation de trois axes forts traversants – deux axes Nord-Sud et un axe Est-Ouest – lesquels se réunissent en un même carrefour. Les circulations principales, auparavant en « zigzag », ont été rationalisées et condensées en des axes unitaires, entre lesquels se forme un réseau viaire secondaire, lui-même simplifié : les rues intermédiaires relient de façon directe les trois axes principaux, à l'exception tout de même de la rue Corneille.

Si l'on revient alors aux ZEV, quittées en première partie, on se rend compte que les correspondances ne sont pas simplement morphologiques, si tant est que l'on puisse parler de correspondance dans ces cas de réinterprétation et de rationalisation des tracés anciens.

Figure 16. Yvetot, plans ancien et nouveau



L'organisation spatiale du nouveau centre-ville a été redéfinie à partir de l'ancien (circulations, noms des rues hérités de l'avant-guerre) ; l'étude des ZEV révèle que son organisation sociale a également été conservée. Il n'y avait pas, antérieurement, de « zonage » volontaire, mais les commerces étaient tout de même regroupés principalement le long de deux voies ; cette répartition fonctionnelle demeure. Le commerce, antérieurement implanté rue des Victoires et rue de l'Église, se trouve, après remembrement, situé sur la même rue des Victoires – voie élargie et allongée, mais conservée dans son axe – et sur le Mail – voie « redressée » se greffant sur l'emprise des anciennes rues de l'Église et du Calvaire. Les rues situées entre ces deux axes et organisées autour de la Place des Belges restent quant à elles en zone II.

3. Les parcelles

Situation des parcelles remembrées

Nous avons vu que la refonte morphologique du centre-ville procédait davantage d'une rationalisation que d'une table rase. L'étude de la réorganisation des propriétés sur le nouveau plan vient étayer cette hypothèse. Elle met également en exergue l'un des paradoxes de cette *Reconstruction* immobilière : l'incessante hésitation entre l'îlot, unité administrative des opérations de renaissance des villes, et la rue, unité fonctionnelle et de pratique de la ville. L'établissement des ZEV illustre cette ambivalence puisque, malgré le travail des reconstruteurs sur l'îlot, ce dernier est fractionné au bénéfice de cet autre référentiel que sont les rues.

La migration des parcelles traduit également cette superposition entre les couches fonctionnelles et administratives. Le suivi des parcelles, rendu possible grâce aux documents fonciers de l'ASR, montre que la redistribution des parcelles s'est faite selon les rues et, qu'au-delà, pour les zones de plus forte valeur (I et II essentiellement), l'enchaînement des parcelles n'a été que peu modifié. En d'autres termes, les changements de zones restent minoritaires (ils sont plus fréquents, sans être prépondérants, dans les zones de moindre valeur) et, au-delà, les rues tendent à être reconstituées. Par exemple, la rue des Victoires reste l'axe majeur nord-sud du centre-ville sur le nouveau plan. Le remembrement le confirme ce que sa morphologie tendait à montrer, puisque 80 % des parcelles anciennement situées sur cette rue y sont recréées.

Figure 17. Situation des parcelles situées sur « l'ancienne » rue des Victoires après remembrement

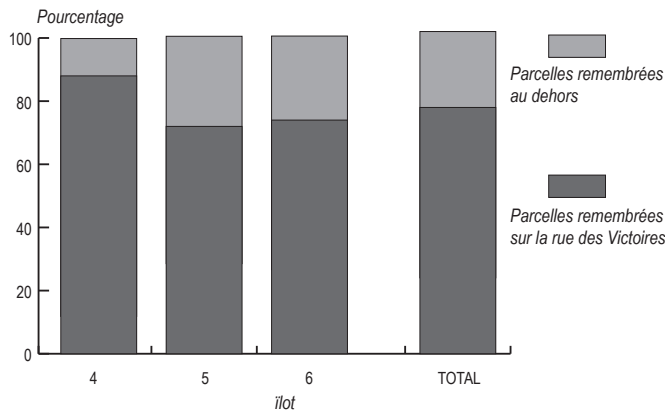
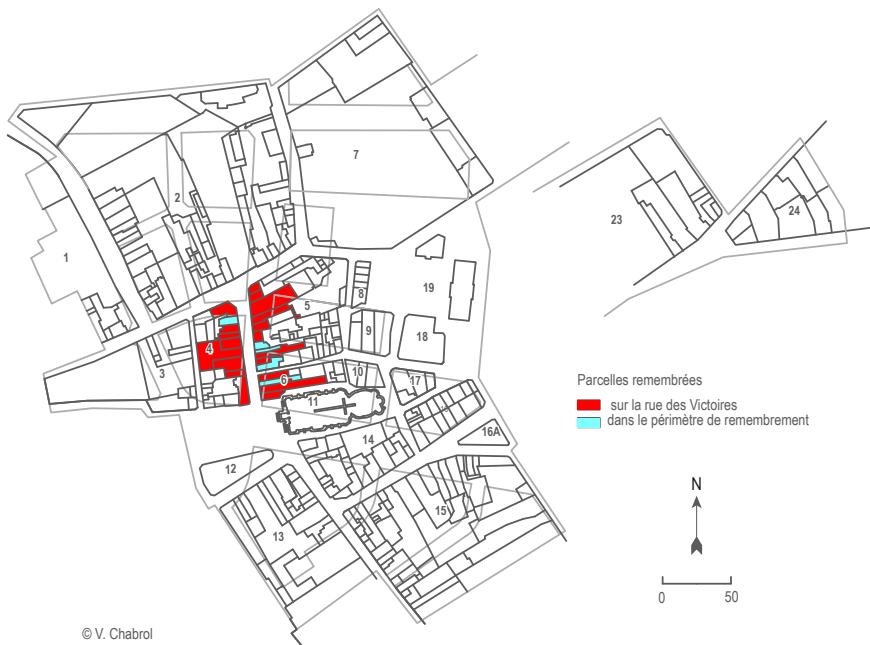


Figure 18. Remembrement des anciennes parcelles bordant la rue des Victoire



© V. Chabrol

Figure 19. *Parcelles de la nouvelle rue des Victoires provenant du remembrement de propriétés situées sur l'ancienne rue des Victoires*



Le nivellement de la taille des parcelles

Les bouleversements engendrés par la reconstruction du centre-ville se dévoilent à l'échelle de la parcelle. L'impact de l'utilisation des ZEV comme base du remembrement sur la réalité physique de la ville y prend toute sa mesure. Le parcellaire ancien, hétérogène, était constitué de parcelles dont certaines superficies peinaient à atteindre 10 m², lorsqu'au contraire d'autres dépassaient les 2 000 m². La ville était marquée par un fort morcellement, essentiellement dans les secteurs les plus commerçants où les propriétaires possédaient généralement différentes parcelles, l'une donnant sur rue et d'autres situées en cœur d'îlot, plus annexes et totalement enclavées.

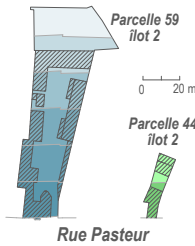
Alors que le nouveau plan de la ville octroyait bien moins de place aux parcelles privées qu'avant les destructions, il était exigé par l'État que chaque foyer dispose d'une parcelle d'une superficie minimale de 90 m² et d'un déploiement de 6 mètres en façade. Or, dans un îlot tel que l'îlot numéroté 5 sur les plans anciens de la ville, central bordé de voies commerçantes, 63 % des parcelles avaient une contenance inférieure à 90 m². Elles ne forment plus que 15 % de l'ensemble suite au remembrement, leur nombre est également bien inférieur.

Tableau 3. *Parcelles de l'îlot n°5*

<i>Superficie</i>	$\leq 49\text{ m}^2$	$50\text{-}89\text{ m}^2$	$90\text{ }199\text{ m}^2$	$200\text{ }299\text{ m}^2$	$\geq 300\text{ m}^2$
Parcelles à remembrer	10	12	10	1	2
Parcelles remembrées	1	2	12	2	2

Ces résultats s'expliquent par deux facteurs principaux : d'une part, le morcellement de la propriété dont il a déjà été question. Plusieurs parcelles formant antérieurement une seule propriété ont pu être réunies en une seule entité suite au remembrement. D'autre part, telles qu'elles ont été définies, les ZEV furent très préjudiciables aux grandes parcelles, comme le montre l'exemple de deux parcelles situées sur un même îlot et présentées ci-contre.

Figure 20. *Yvetot, parcelles 59 et 44, ancien îlot n°2*



La première d'entre elles, la parcelle n° 59, était avant remembrement située en zone I, soit la zone de principale valeur. Elle avait une superficie de 3 425 m². Comme l'ensemble des grandes parcelles de l'ancien centre-ville, elle s'enfonçait profondément dans l'îlot – sur plus de 100 m – mais n'avait qu'un faible développé en façade. Si, à l'alignement sur rue, le terrain était évalué à 100 francs 1939 le mètre carré, il ne valait plus, en fond de parcelle, qu'environ 16,50 francs 1939 le mètre carré, soit une perte de plus de 80 % par rapport à la valeur qui lui était attribuée en façade. La seconde parcelle présentée, et numérotée 44, était située en zone II. D'à peine 40 m de profondeur, elle ne fut fictivement divisée qu'en deux bandes : en façades, le terrain fut évalué à 85 francs le mètre carré, la seconde bande à 42,50 francs 1939. En moyenne, la parcelle 59, située rappelons-le en zone de principale valeur, fut évaluée à 35 francs 1939 le mètre carré. La parcelle 44, située dans une zone de plus faible valeur, fut estimée à 64,50 francs 1939 par mètre carré.

De fait, il était très difficile pour un propriétaire de très grande parcelle de retrouver une surface équivalente sans changer de zone (ce qui le conduisait donc à libérer de la place dans les secteurs les plus denses et chers) ; cette difficulté était d'autant plus vive que les parcelles étaient anciennement attachées à des fonctions souvent commerciales dans l'ancien centre : sortir du secteur commerçant comportait le risque de perdre sa clientèle.

Le nombre de parcelles remembrées de plus de 500 m² (Tableau 4) est à peine plus important qu'avant les destructions (3 parcelles intégrées à des copropriétés doivent y être ajoutées), mais ce qui est le plus frappant est le nombre important de parcelles créées d'une superficie inférieure à 500 m² : en moyenne, les propriétés incluant de grandes parcelles ont perdu 48 % de leur surface et jusqu'à 80 % pour l'une d'entre elles. Si le tableau fait apparaître un nombre stagnant de parcelles de plus de 2 000 m², il faut toutefois préciser que parmi les quatre parcelles remembrées, seule l'une d'entre elles appartient à un propriétaire privé, qui a dû pour cela ajouter une importante somme d'argent à ses créances de guerres. Or cette parcelle se trouve située de façon très excentrée par rapport au centre-ville.

Tableau 4. *Remembrement des parcelles de superficie supérieure à 500 m²*

<i>Superficie</i>	<i>≤ 499 m²</i>	<i>500-799 m²</i>	<i>800-999 m²</i>	<i>1 000-1 999 m²</i>	<i>≥ 2 000m²</i>
Parcelles à remembrer	/	8	4	6	4
Parcelles remembrées	14	2	1	4	4

Le nouveau parcellaire du centre-ville, nous l'avons vu, n'était pas adapté à la création de parcelles de très grande taille, hormis exceptions nécessaires telles l'édification d'une nouvelle église ou de la gendarmerie, ou le remembrement de parcelles communales destinées au logement collectif. De fait, des parcelles importantes avaient été prévues sur deux nouveaux îlots (coupés du centre par la route nationale), lesquels accueillirent notamment d'anciennes grandes propriétés. Néanmoins, ces grandes parcelles dessinées sur le nouveau plan n'avaient aucune commune mesure avec les anciennes. La superficie des îlots ne permettait pas la création de parcelles d'une telle importance.

Le remembrement pratiqué sur la base des ZEV permit donc de servir un dessin de la ville ; il présenta également des limites, qui furent résolues de manière empirique, notamment par la création de copropriétés et par le départ de certains sinistrés. C'est sur ces limites que nous terminerons notre propos. Les lois sur la *Reconstruction* prévoyaient que les sinistrés pouvaient faire le choix de ne pas reconstruire sur place et de partir dans une autre commune. Dans ce cas, les propriétaires recevaient des « indemnités compensatrices » pour l'expropriation des terrains. Face au désavantage que constituait, pour les propriétaires de très grandes parcelles, le remembrement tel qu'il était effectué par le biais de la méthode des ZEV, ceux-ci pouvaient donc faire le choix de ne pas reconstruire dans le périmètre et de partir. C'est ce que firent différents propriétaires à Yvetot, dont un nombre

conséquent de détenteurs de grandes propriétés, notamment dans les îlots 2 et 7, îlots importants du nord du périmètre de remembrement sur lesquels les parcelles importantes ne pourraient pas être remembrées du fait qu'ils étaient voué à « éclater ». Moins denses que le reste du centre-ville, ces deux îlots accueillait de grandes propriétés, dont la plus conséquente était la parcelle n° 148 de l'îlot 7 détenue et occupée par l'Institut Départemental de Perfectionnement de l'Enfance, avec une surface avoisinant les 11 000 m².

Le départ de ceux-ci dans ces deux îlots permet de libérer au nord du périmètre de remembrement une surface totale de 15 499,40 m².

Figure 21. *Parcelles non remembrées des anciens îlots 2 et 7*

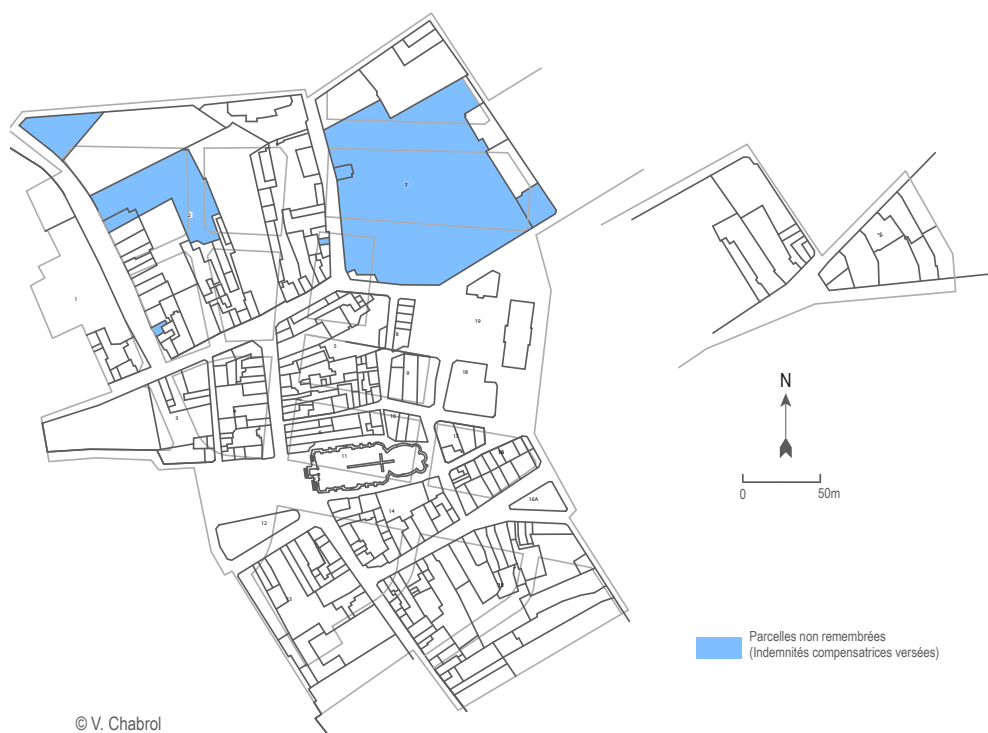


Tableau 5. *Propriétés non remembrées, anciens îlots 2 et 7*

Îlot	Parcelle n°	Surface en m ²
2	14	115,00
2	41 (40p ^{bis}) ³	46,75
2	29	859,00
2	26	160,00
2	34 (36p)	295,50
2	27 (54p)	2 451,65
2	22	97,00
2	42	40,00
7	150	86,50
7	148	10 961,00
7	147	387,00
Total		15 499,40

Plus généralement, ce sont, au total, près de 19 000 m² qui ont été libérés sur tout le périmètre à remembrer²⁵ du fait du départ des propriétaires. Non seulement ces départs de sinistrés permirent une « dédensification » naturelle du tissu avant même que les opérations de remembrement ne commencent, mais ils engendrèrent également, du fait des surfaces libérées au nord du périmètre de reconstruction, une dilatation du centre-ville vers le nord du périmètre. Qu'en aurait-il été du remembrement si ces propriétaires n'avaient pas choisi de partir ?

*

La Seconde Guerre mondiale a présenté, pour les reconSTRUCTEURS, une occasion de « guérir » les villes malades et pathogènes. Le remembrement, la particularité de son application dès 1940 (nous avons longuement détaillé l'impact du découpage de la ville en Zones d'Égale Valeur), et le fait que pour la première fois l'État imposait cette opération, a joué un rôle important dans la redéfinition des villes. Le cas d'Yvetot, somme toute banal et peut-être représentatif de toutes les petites villes dont la reconstruction n'a été ni emblématique, ni problématique, illustre la volonté qu'eurent les hommes responsables de cette ville d'en réinterpréter le fonctionnement passé, tout en recréant une ville à l'image de ce que prescrivait l'urbanisme

25. Calculs faits à partir des « états comparatifs », AD76, 229W 318, 319 et 320.

depuis les premières décennies du xx^e siècle. Certes, la morphologie du nouveau centre diffère bien de l'héritage, mais la *tabula rasa* n'est qu'apparente. À ce titre, l'exemple de la capitale cauchoise n'est pas isolé puisque sa proche voisine, Rouen, ou la bretonne Lorient, pour ne citer qu'elles, ont été retravaillées de façon similaire²⁶.

Pour finir, parce que les Yvetotais s'étonneront de ne pas la voir ici mentionnée, revenons sur l'absente de cet article : l'église, reconstruite par Yves Marchand, dont la verrière de Max Ingrand forme le plus important ensemble de vitraux d'Europe. Il s'agit d'un sujet en soi, à replacer non seulement dans l'histoire de la reconstruction d'Yvetot (il est surprenant de trouver cet édifice de béton rose au centre d'une ville à l'architecture si « sage ») mais également dans l'évolution de l'architecture religieuse au xx^e siècle.

Bibliographie

- CLAUDE, Viviane, *Les Projets d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement des villes (1919-1940), Sources et questions*, Paris, Délégation à la recherche et à l'innovation/ministère de l'Équipement, 1992.
- DUPARC, Paul, *La Reconstruction de la ville d'Yvetot 1940-1963*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la dir. d'Anne-Sophie Perriaux, soutenu à l'Université de Rouen, 2000.
- GAUDIN, Jean-Paul, *L'avenir en plan. Technique et politique dans la prévision urbaine 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985.
- GAUTHIEZ, Bernard, *Espace urbain. Vocabulaire et morphologie*, Paris, Éd. du Patrimoine, 2003.
- La Revue de Rouen. Yvetot : la réussite de sa renaissance attire tous les regards*, 10^e année, n° 2, 1958.
- LASSALLE, Jean, « Remembrements et redistributions urbaines », *L'Ingénieur-Constructeur*, n° 133, Tome XIII, 20^e année, novembre 1921, p. 521-551.
- PUSATERI, Patrice, *La Reconstruction de Rouen*, mémoire de 3^e cycle sous la dir. d'Alain Gaspérini, École d'architecture de Rouen, 1979.
- REY, Augustin, PIDOUX, Justin & BARDE, Charles, *La Science des plans de villes. Ses applications à la construction, à l'extension, à l'hygiène et à la beauté des villes. Orientation solaire des habitations*, Paris/Lausanne, Dunod/Payot, 1928.
- SAUNIER, Frédéric, « De la maternité à l'orphelinat. L'aménagement de la Basse Vallée de la Seine », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 79, juillet-septembre 2003, p. 53-67.

26. Pour Rouen : PUSATERI, P., 1979 ; pour Lorient, VOLDMAN, D., 1997, p. 131-142. L'auteur indique, de plus, que « pratiquement tous les urbanistes, partisans du zonage, estimaient qu'il était difficile de gommer l'histoire d'une ville d'un trait de crayon, même en cas de destructions étendues » (p. 134).

SIBOUT, Cécile-Anne, *Les Hommes de presse de l'agglomération rouennaise*, collection Histoire(s) d'agglomération, n° 11, communauté d'agglomération de Rouen, 2002.

VACHER, Hélène (éd.), *Villes coloniales aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2005.

VOLDMAN, Danièle, *La Reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954. Histoire d'une politique*, Paris, L'Harmattan, 1997.